रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख)

इकाई का नाम	विनिर्मित मद
1. डीजल कलपुर्जा कारखाना पटियाला	डीजल और बिजली रेल इंजनों के लिए कलपुर्जों और डीजल रेल इंजनों का पुनर्निर्माण।
2. डीजल रेल इंजन कारखाना, वाराणसी	डीजल रेल इंजन
3. चितरंजन रेल इंजन कारखाना, चितरंजन	बिजली रेल इंजन
4. सयारी डिब्बा कारखाना, चेन्नई	सवारी डिब्बे
5. रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला	सवारी डिब्बे
6. पहिया एवं धुरा संयंत्र, बेंगलूरू	पहिया एवं धुरा

इसके अलावा रेलों पर उपयोग होने वाले इस्पात गर्डर,इस्पात का निर्माण तथा कंकीट की मदें, लोहे के स्लीपर आदि के निर्माण में लगे रेलों पर 10 सिविल इंजीनियरी कारखाने हैं।

(ग) नही । ये सभी इकाइयां भारतीय रेलवे की अपनी उत्पादन इकाइयां हैं और प्राथमिक रूप से भारतीय रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा करती है । परिसंपत्तियां "स्थानांतरण – मूल्य" आधार पर क्षेत्रीय रेलों को हस्तांतरित की जाती है।

(घ) और (ड) प्रश्न नही उठता।

रेल डिब्बों और इंजनों की आवश्यकता औरउत्पादन

1224. **श्री कपिल सिब्बल** :
श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वित्तीय वर्ष 1997-98 में देश में रेल डिब्बों और इंजनों का उत्पादन उनकी आवश्यकता से अधिक किया गया है;

(ख) यदि हां,तो आवश्यकता और उत्पादन का अंतर क्या था;

(ग) क्या इस अतिरिक्त उत्पादन का निर्यात करके विदेशी मुद्रा अर्जित करने का प्रयास किया गया था; और

(घ) यदि हां, तो चालू वर्ष में निर्यात से कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित करने का अनुमान है और यदि नही, तो उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नही।

(ख) से (घ) प्रश्न नही उठता । आवश्यकता और उत्पादन के बीच कोई अन्तर नही था क्योंकि रेलवे के डिब्बों और इंजनों का उत्पादन माल और यात्री यातायात की अनुमानित आवश्यकता के अनुसार किया गया था।

डिब्बों और इंजनों की विनिर्माण क्षमता

1225. **श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया** :
श्री कपिल सिब्बल :

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे के विभिन्न प्रकार के डिब्बों और इंजनों का निर्माण करने वाले विभिन्न एककों की कुल उत्पादन क्षमता कितनी है; और

(ख) गत वर्षों में उपरोक्त मदों के औसत वार्षिक उत्पादन में कुल अधिडापित क्षमता की कितनी प्रतिशत क्षमता का उपयोग किया गया और पूरी क्षमता का उपयोग न करने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) प्रतिवर्ष सवारी डिब्बों की संस्थापित क्षमता 2000 है और रेल इंजनों की 300 है।

(ख) सवारी डिब्बों और रेल इंजनों का औसत वार्षिक उत्पादन इन उत्पादन इकाइयों की संस्थापित क्षमता से कुछ ऊपर है, जिसका पूर्ण उपयोग किया जा रहा है।

Bringing down Rail Accidents

1226. SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government's attention

has been drawn to the article in the Pioneer dated the 16th February, 1999, captioned "Journeying towards Bankruptcy";

(b) if so, whether it is a fact that nearly 400 accidents in the railways occurred last year;

(c) if so, whether any sincere and intense efforts have been made to bring down this figure;

(d) the steps taken to ensure that the safety record of the railways improves over the time; and

(e) the details of any innovative measures intended to enhance rail safety in 1998-99?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): (a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir. Total number of consequential accidents during last year, 1997-98 was 396.

(c) Sincere efforts are being made to bring down the number of accidents and improve the safety record of Indian Railways. This has resulted in gradual reduction in number of accidents from 2131 in 1960-61 to 396 in 1997-98. Train accidents per million train kilometers, which is an internationally accepted index of increasing the safety performance has also reduced from 5.5 in 1960-61 to 0.58 in 1997-98.

(d) and (e) Steps taken to bring down the incidence of train accidents on Indian Railways are as under:—

(i) The work of track circuiting has been accelerated on the trunk routes and other important main lines.

(ii) Modification of the signalling circuitry is being carried out to minimise chances of human error in causing accidents.

(iii) Auxiliary Warning System for giving advance warning about 'Signal at danger' to the driver of the running train has been commissioned on Mumbai suburban sections.

(iv) Walkie-Talkie sets are being progressively supplied to Drivers and Guards on selected routes.

(v) There has been progressive increase in use of Tie Tamping and ballast cleaning machines for track maintenance.

, (vi) For monitoring track geometry and running characteristics of the track, sophisticated track recording cars, oscillograph cars and portable accelerometers are being progressively used.

(vii) For detecting rail fractures and weld failures 96 more double rail Ultra Sonic Flaw Detectors are being procured.

(viii) In addition to the above, 2 Self propelled Ultra Sonic Rail Testing Cars are also being procured.

(ix) Maintenance facilities for Coaches and wagons have been modernised and upgraded at many depots.

(x) To prevent cases of cold breakage of axles Routine Over Hauling Depots have been equipped with ultrasonic testing equipment for detection of flaws in the axles.

(xi) Whistle boards/speed breakers and road signs have been provided at unmanned level crossings and visibility for drivers has been improved.

(xii) Audio-visual publicity campaigns to educate road users on how to make a safe crossing' are conducted.

(xiii) Steps have been taken to prevent inflammable and explosive materials from being carried in passenger trains.

(xiv) Periodic Safety Audit of different divisions by inter-disciplinary teams from zonal headquarters have been introduced.

(xv) Training facilities for drivers, guards and staff connected with train operation have been modernised including use of Simulators for training of drivers.

(xvi) Refresher courses are regularly organised at specified intervals.

(xvii)' Performance of the staff connected with train operation is being constantly monitored and those found deficient are sent for crash training.

(xviii) Periodical safety drives are conducted to inculcate safety consciousness among the staff.

ऋषिकेश और कोटद्वार के रेलवे स्टेशनों का विस्तार

1227. **प्रो0 रामबख्श सिंह वर्मा** :

श्रीमती मालती शर्मा :

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि **:**

(क) क्या सरकार से पास ऋषिकेश और कोटद्वार के रेलवे स्टेशनों के विस्तारीकरण की कोई योजना विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस योजना को कब तक स्वीकृति प्रदान कर दी जायेगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नही।

(ख) और (ग) प्रश्न नही उठता।

आरक्षण तालिका में संसद सदस्यों के नामों को शामिल न किया जाना

1228. **श्री रमाशंकर कौशिक** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि **:**

(क) सरकार द्वारा संसद सदस्यों द्वारा संसद भवन में स्थित रेलवे आरक्षण काउंटर से अपने गृह स्थानों से नई दिल्ली तथा अन्य स्टेशनों के लिए आरक्षण कराने के बावजूद संबंधित रेलवे स्टेशन से आरक्षण न मिलने/आरक्षण तालिका में उनके नाम न होने के लिए सरकार किसे जिम्मेदार ठहराती है; और

(ख) संबंधित रेलवे अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करने तथा उनके विरुद्ध कार्यवाही करने के संबंध में सरकार का क्या निर्णय है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) संसद सदस्यों को नई दिल्ली तक उनकी यात्रा के लिए आरक्षण उपलब्ध न कराने की कुछ घटनाएं नोटिस में आई है। ऐसा आम तौर पर संसद भवन बुकिंग कार्यालय से जारी किए गए संदेश का संबंधित रेलवे स्टेशन पर प्राप्त न होने के कारण होता है। बहरहाल, ऐसे मामलों में जब रेलवे अधिकारी से माननीय संसद सदस्य अथवा उनके स्टाफ द्वारा संपर्क किया जाता है तो उन्हें आरक्षण कार्यालय भी चार्ट तैयार करते समय यह सुनिश्चित करता है कि ऐसे संसद सदस्यों को आरक्षण अवश्य मिल जाए । ये व्यवस्था पर्याप्त समझी जाती है। बहरहाल, समस्त भारतीय रेलों पर रेलवे आरक्षण प्रणालियों की नेटवर्किंग हो जाने से ऐसी समस्या की पुनरावृत्ति होने की अब कोई संभावना नही है।

यदि कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त होती है तो उसकी जांच कराई जाती है और दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई की जाती है।

Konkan Railway running at loss

1229. PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA:
SHRI VAYALAR RAVI:
SHRI RAGHAVJI:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Konkan railway is losing Rs. one crore per day; if so, the details thereof and the reasons therefor;

(b) the steps to be taken to improve the financial position;

(c) whether utilisation reduced and more trains are not to be introduced; and